Le ferrovie e il Mezzogiorno: i vincoli «morali» e le gerarchie territoriali (1839-1905)

di Franco Mercurio

1. *Alcune interpretazioni.*

Le prime significative ricostruzioni delle vicende ferroviarie italiane — una storia celebrativa di Filippo Tajani e una minuziosa storia descrittiva di Antonino Crispo — risalgono al 1939, anno in cui ricorreva il centenario della prima ferrovia italiana. Non è un caso che i due autori non fossero degli storici[1]. L'incontro della storiografia italiana con la «questione ferroviaria» è stato infatti condizionato da quei «caratteri originari» che — come ha scritto Franco Bonelli — «[hanno] certamente qualche cosa da insegnare alla teoria e alla storia dello sviluppo»[2].

Bisogna attendere gli anni cinquanta per trovare le prime sostanziose ricostruzioni, destinate peraltro a incanalarsi subito nelle principali correnti storiografiche italiane del dopoguerra. In particolare l'attenzione si concentrò sugli aspetti economici delle ferrovie. Per un verso Emilio Sereni e per l'altro Rosario Romeo — e inoltre, ad esempio, Gino Luzzatto e Luciano Cafagna — affrontarono *en passant* la questione, inserendola in un più ampio ragionamento storiografico. È nota la tesi di Sereni che individuava, anche attraverso un massiccio finanziamento del sistema ferroviario nazionale, una scelta strategica nella costruzione del mercato nazionale dei liberali italiani. Romeo, dal canto suo, vedeva alla base dell'azione liberale del tempo la costruzione di una rete infrastrutturale, indipendente dall'immediata ricaduta produttiva ed economica dell'indotto ferroviario[3].

[1] Cfr. A. Crispo, *Le ferrovie italiane. Storia politica ed economica,* Milano 1940; F. Tajani, *Storia delle ferrovie italiane a cento anni dall'apertura della prima linea,* Milano 1939 e Id., *Storia delle ferrovie italiane,* Milano 1944.

[2] F. Bonelli, *Il capitalismo italiano. Linee generali d'interpretazione,* in *Storia d'Italia, Annali,* I, Torino 1978, p. 1195.

[3] Cfr. E. Sereni, *Il capitalismo nelle campagne (1860-1900),* Torino 1947. Qui però si è usata l'edizione del 1968, pp. 4-13. R. Romeo, *Risorgimento e capitalismo,* Bari 1959. Qui si è usata

Su un altro versante storiografico, la questione ferroviaria veniva interpretata in chiave politica. Già nel 1940 Corrado De Biase aveva sottolineato l'influenza del dibattito sulle ferrovie nella formazione della coscienza nazionale. In particolare Aldo Berselli nel 1958 e Felice Ippolito nel 1966, con le loro analisi sui rapporti tra lo stato e le compagnie ferroviarie nel primo quindicennio postunitario e sul lungo dibattito tra i fautori del liberismo e quelli della «statalizzazione», intervenivano nel dibattito politico e storiografico in corso. Ippolito soprattutto confrontava il dibattito parlamentare del 1876 sulla mancata nazionalizzazione delle ferrovie e quello contemporaneo a proposito della nazionalizzazione delle società elettriche[4].

Il ritardo con cui l'Italia giungeva a dotarsi di una organica rete ferroviaria, la complicata questione delle gestioni private che soltanto tra il 1905 ed il 1907 aveva trovato pace nella nazionalizzazione delle ferrovie[5] e l'incidenza delle élites locali nella definizione della rete complementare, avevano dato vita a una vasta letteratura mossa da bisogni e da motivazioni politiche ed elettoralistiche. Quelle condizioni, unite al fatto che la rete ferroviaria nazionale ha trovato infine il proprio assetto definitivo solo in epoca molto recente, hanno finito per non rendere agevole la lettura storica della questione. D'altra parte non erano state ancora colte nel loro significato alcune variabili fondamentali che sarebbero servite ad inquadrare il problema delle ferrovie in un contesto più complesso di quello fino a quel momento definito e osservato.

Un primo rilevante contributo al superamento degli schemi interpretativi tradizionali è venuto da Italo Insolera che, nel 1973, delineò il prepotente ruolo giocato dalle ferrovie nella riorganizzazione

l'edizione del 1970, pp. 121-38. Dal canto loro Gino Luzzatto e Luciano Cafagna erano più cauti nell'affidare alle ferrovie particolari valenze nello sviluppo industriale italiano. Cfr. G. Luzzatto, *L'economia italiana dal 1861 al 1894*, Milano 1963. Qui però si è usata l'edizione einaudiana del 1974, pp. 17-9 e L. Cafagna, *La rivoluzione industriale in Italia 1830-1900*, in *L'industrializzazione in Italia (1861-1900)*, a cura di G. Mori, Bologna 1977, pp. 62-5. Successivamente interveniva Stefano Fenoaltea che cercava di rilanciare, anche se da angolatura diversa, il ruolo propulsivo delle prime ferrovie. Al riguardo cfr. S. Fenoaltea, *La ferrovia e lo sviluppo industriale italiano 1861-1940*, in *Lo sviluppo economico italiano 1861-1940*, a cura di G. Toniolo, Bari 1973, pp. 157-86 e Id., *Le costruzioni ferroviarie in Italia 1861-1913*, in «Rivista di storia economica», I, 1984, 1, pp. 61-94.

[4] C. De Biase, *Il problema delle ferrovie nel Risorgimento italiano*, Modena 1940; A. Berselli, *La questione ferroviaria e la «rivoluzione parlamentare» del 18 marzo 1876*, in «Rivista Storica Italiana», 1958, 3, pp. 188-238 e 1958, 4, pp. 376-420; F. Ippolito, *Lo stato e le ferrovie dall'unità alla caduta della destra*, in «Clio», II, 1966, 2-3, pp. 314-40.

[5] A. Papa, *Classe politica ed intervento pubblico nell'età giolittiana: la nazionalizzazione delle ferrovie*, Napoli 1973.

del territorio italiano. A questo si aggiunsero successivamente le considerazioni di Lucio Gambi sul ruolo svolto dalle strade ferrate nella definizione del reticolo urbano postunitario[6]. In qualche modo si cominciavano ad analizzare gli esiti della politica ferroviaria in ambiti apparentemente estranei tra loro ma sostanzialmente interdipendenti. Della ferrovia non si offriva più una lettura esclusivamente economica o politica; l'impatto sul territorio prodotto dal treno non costituiva più soltanto un problema di natura tecnica, ma veniva collegato ai processi di trasformazione e di gerarchizzazione delle aree regionali. Nel solco di questo nuovo indirizzo di ricerca, Luigi Musella ha messo in luce il ruolo ricoperto dai tracciati ferroviari nella costruzione dell'identità regionale della Puglia[7].

A tale percezione del ruolo delle ferrovie si affiancava la lettura offerta da Giuseppe Barone nel 1981. Qui la visione «infrastrutturalista» di Romeo e quella del mercato nazionale di Sereni trovavano una sintesi e, soprattutto, una verifica in ambito regionale offrendo un'inedita prospettiva di lettura del ruolo delle ferrovie. Esse cominciavano ad uscire dall'ambito descrittivo delle storie locali per essere analizzate come componente essenziale della modernizzazione delle aree territorialmente periferiche. In questo ambito si evidenziava il ruolo non certamente secondario svolto dalle élites locali nella definizione della «periferia» delle politiche ferroviarie[8].

Barone collocava invece in ambito regionale lo sviluppo delle ferrovie, evidenziava l'importante momento di modenizzazione messo in atto dalla élite locale rendendo ineludibile un'analisi delle politiche ferroviarie dei singoli stati ai fini di una comprensione più complessiva dei meccanismi economici, politici e sociali che guidarono la definizione dei tracciati. Ineludibile anche perché il dibattito e le relative realizzazioni si collocarono a cavallo della formazione del nuovo stato, recando esperienze, aspirazioni e convenienze maturate ne-

[6] I. Insolera, *L'urbanistica*, in *Storia d'Italia, I documenti*, II, Torino 1973, pp. 450-62 e L. Gambi, *Il reticolo urbano in Italia nei primi vent'anni dopo l'unificazione*, in «Quaderni storici», IX, 1974, 3, pp. 735-60.

[7] L. Masella, *La difficile costruzione di una identità (1880-1960)*, in *Le regioni d'Italia dall'Unità ad oggi, La Puglia*, Torino 1989, pp. 281-8.

[8] G. Barone, *Stato, capitale finanziario e Mezzogiorno*, in Aa.Vv., *La modernizzazione difficile*, Bari 1983, pp. 41-8 e Id., *Egemonia urbana e potere locale (1882-1913)*, in *Le regioni d'Italia dall'Unità ad oggi. La Sicilia*, Torino 1987, pp. 229-34. Cfr., anche E. Iachello - A. Signorelli, *Borghesie urbane dell'Ottocento*, in *La Sicilia* cit., p. 142 e, inoltre, G. Canciullo, *Spazi e mercati: i poli urbani e la rete ferroviaria in Sicilia*, paper presentato al seminario di studi dell'Imes «Per una storia delle città meridionali (secoli XIX-XX)» che si è svolto a Catania e Acireale il 2-4 giugno 1988.

gli ambiti preunitari. In questo senso il lavoro di Ostuni sul Regno delle Due Sicilie e quello di Lorenzetti sullo Stato Pontificio (per rimanere nell'area meridionale), al di là del diverso taglio cronologico e metodologico, mettono in luce entrambi un'ulteriore importante variabile rappresentata, appunto, dalla frantumazione politica dell'Italia preunitaria[9]. La questione regionale pesò, infatti, per molto tempo ancora nel dibattito parlamentare e fu spesso una delle principali ragioni delle oscillazioni governative nella definizione perfino delle linee ferroviarie strategiche, per non parlare di quelle complementari.

2. *Il treno come metafora dell'unità politica.*

Per buona parte del XIX secolo il treno incarnò lo spirito liberale. Superare i vincoli del territorio, permettere la circolazione di uomini e di cose, accelerare lo scambio di idee erano le strabilianti *chances* che la ferrovia offriva alla società e alla cultura liberale. La consapevolezza delle potenzialità indotte da questa innovazione tecnologica non si fermava alla sola cultura liberale dei grandi stati europei. Nel 1845, ad esempio, il napoletano Francesco Lattari così magnificava le sorti delle strade ferrate:

> Per esse in venticinque anni è cominciata a cangiare la faccia del globo: il tempo e lo spazio sono spariti, il cammino è ridotto a volo; la vita è computata a momenti. Il volere e l'atto han raggiunto la stessa celerità[1].

Era, dunque, convinzione abbastanza generalizzata che il treno potesse svolgere un potente ruolo nella velocizzazione degli scambi e dei rapporti sociali. Ma a differenza del Regno Unito o della Francia, dove le ferrovie stavano diventando una importante infrastruttura nazionale al servizio della produzione e del commercio, nei circoli liberali dell'Italia preunitaria la maggior valenza affidata alla ferrovia era di natura politica: il treno avrebbe dovuto abbattere le frontiere e accelerare la formazione di una coscienza nazionale sui binari della massima libertà di scambio di idee, di uomini e di cose.

[9] N. Ostuni, *Iniziativa privata e ferrovie nel regno delle Due Sicilie*, Napoli 1980 e R. Lorenzetti, *Strade di ferro e territori isolati. La questione ferroviaria in un'area dell'Italia centrale (1846-1960)*, Milano 1986.

[1] F. Lattari, *Le strade ferrate ed il regno delle due Sicilie*, in «Annali del regno delle due Sicilie», XXXVIII, 1845, pp. 101-33.

Fu Ilarione Petitti di Roreto, liberale piemontese, ad aprire proprio nel 1845 una discussione appassionata ed innovativa sul ruolo delle strade ferrate in Italia[2] che avrebbe in qualche modo condizionato la politica ferroviaria italiana ben oltre la caduta della Destra storica. Il problema che si pose Petitti era di natura prettamente politica: liberismo e liberalismo assumevano il ruolo di fondamenti teorici dell'unità *in fieri* degli italiani. Di fronte alla constatata impossibilità di giungere ad un'unità politica dell'Italia, egli vedeva nelle ferrovie lo strumento per avvicinare i cittadini dei diversi stati regionali e per abbattere le frontiere sociali ed economiche.

Interventi sulle ferrovie da parte di autorevoli esponenti del Risorgimento italiano vi erano già stati. Essi si erano, però, limitati a considerare l'opportunità di creare collegamenti internazionali nell'ambito della pianura padana. L'intuizione di Petitti fu quella di coinvolgere anche la parte peninsulare dell'Italia in un sistema organico di collegamenti. Da questo punto di vista il superamento delle logiche «municipali», oltre a delineare una prospettiva commerciale di più ampie dimensioni, finiva per assumere inevitabilmente un provocatorio ruolo politico destinato a rompere l'isolamento culturale e sociale in cui versavano gli stati regionali dell'Italia centro-meridionale.

I referenti napoletani di Petitti erano stati Achille Antonio Rossi e Ferdinando De Luca[3]. Dalla corrispondenza che essi intrattennero e dalla recente ricostruzione della politica ferroviaria borbonica fatta da Ostuni emerge un atteggiamento contraddittorio da parte del Regno delle Due Sicilie. Ferdinando II, incerto tra un sistema ferroviario «chiuso», al servizio di Napoli, ed uno «aperto», sollecitato dai francesi e dagli inglesi, non seppe o non volle vedere nel treno un portentoso strumento di sviluppo. In particolare la *Valigia delle Indie*, per le sue connotazioni internazionali, avrebbe potuto aprire in qualche modo al Mezzogiorno insperate vie di comunicazione di livello mondiale. Si trattava, infatti, di convertire il vecchio collegamento marittimo con l'Oriente asiatico in un servizio intermodale, che trovava nel taglio dell'istmo di Suez la rotta più breve per i porti europei del Mediterraneo e nel trasporto ferroviario l'innovazione tecnologica capace di accelerare il trasporto terrestre delle merci lungo il vecchio continente.

[2] I. Petitti, *Delle strade ferrate italiane e del miglior ordinamento di esse*, Capolago 1845.
[3] W. Maturi, *Ilarione Petitti ed il problema delle strade ferrate nel regno di Napoli*, in «Archivio Storico delle Province Napoletane», n.s., XXVIII, LXII, pp. 250-87.

Nella visione ferdinandea, invece, le ferrovie sembravano essere piuttosto uno strumento di razionalizzazione della circolazione di uomini e di cose tra la capitale ed il suo *hinterland*. D'altra parte una prospettiva analoga sembra fondare anche la politica ferroviaria dello Stato Pontificio per il quale l'unico problema era quello di collegare Roma ai suoi principali porti: Civitavecchia sul Tirreno ed Ancona sull'Adriatico. Petitti, dunque, accoglieva le ipotesi di sviluppo ferroviario prospettate nei singoli stati, inquadrandole però in un sistema arteriale in grado di fornire autonomia commerciale e peso politico all'Italia intera. La sua intuizione, insieme ad una estrema moderazione politica che non nascondeva però il desiderio di affermare l'egemonia culturale liberale, finiva per affidare alle ferrovie un significato politico fortemente innovativo[4]. Il fatto che Cavour decidesse di recensire in Francia il libro del suo concittadino la diceva lunga sulla fortunata intuizione e sulla piega che il dibattito cominciava ad assumere in Italia. Lo statista piemontese non trattò in modo particolare il problema ferroviario meridionale. In quel periodo egli guardava, infatti, ancora con insistenza ad un regno dell'alta Italia. Il suo intervento avrebbe, tuttavia, costituito la base della politica ferroviaria in Italia, da cui sarebbe emerso il primato delle scelte politiche su quelle economiche[5].

Le ferrovie non accelerarono più di tanto il processo di formazione del nuovo stato, ma certamente sedimentarono «dans la classe moyenne et dans una partie de la classe supèrieure», privilegiate da Cavour, una visione tutta italiana del ruolo delle ferrovie. Se, infatti, l'Italia era stata fatta con le armi, gli italiani si potevano fare con le ferrovie. In questo senso gli effetti del lungo dibattito preunitario si manifestarono immediatamente. Nel 1861 il napoletano Ruggiero Bonghi, relatore del progetto di legge che doveva trattare la concessione della linea Ancona-Napoli, così definiva la filosofia dei liberali italiani per quel che riguardava il ruolo delle ferrovie nel nuovo stato:

> L'unità dell'esercito e la molteplicità delle strade ferrate sono i due crogiuoli nei quali parecchi Stati moderni, che non hanno a base un principio nazionale, si fondano e si gettano; e parecchi altri Stati che l'hanno, si rifondano e rifanno [...]. Quando si riesca colla rapidità delle comunicazioni, l'intreccio dei commerci, il consorzio degli interessi, la comunità dei rischi, a creare, sia tra parecchie provincie dissimili venute a formarne uno nuovo, un interesse unico, comune

[4] De Biase, *Il problema delle ferrovie* cit., pp. 49 sgg.

[5] Qui si è usata l'edizione curata da A. Silvestrini di C. Cavour, *Le strade ferrate in Italia*, Firenze 1976.

a tutti, e diverso dagli interessi particolari, un interesse che porti l'impronta della mano dello Stato, non di nessuno dei poteri locali o caduti, un interesse investito in qualcosa di visibile, continuamente ed universalmente efficace e sentito, si può dire che l'unione, se vecchia, sia diventata più salda; se nuova, si sia davvero fondata[6].

Questo concetto, che era già stato formulato in precedenza e che doveva aleggiare in Parlamento per parecchio tempo, portava, come sua coerente conseguenza, ad una manifestazione di volontà politica che travolgeva perfino le prudenze tecniche e le convenienze commerciali delle ferrovie, soprattutto nel Mezzogiorno. La questione ovviamente era molto più complessa e riguardava l'approccio liberale ai problemi unitari. Gli uomini del Risorgimento italiano erano fermamente convinti di aver posto in essere un processo rivoluzionario che andava difeso e perseguito senza alcun indugio:

[Ferdinando II di Napoli], o signori, ha circondato il suo paese di una muraglia come la China, egli ha messo nelle concessioni delle sue strade ferrate delle esclusioni di stranieri; egli ha avuto una costante diffidenza verso tutti quelli che sono venuti a portare i loro valori e i loro capitali nell'ex regno di Napoli — esclamava, sempre in occasione della discussione della concessione della linea Ancona-Napoli, Ubaldino Peruzzi allora ministro dei lavori pubblici. — Noi dobbiamo distruggere quello che ha fatto Ferdinando II; noi dobbiamo riparare i mali che egli ha prodotto e ciò dobbiamo fare applicando il principio vivificatore della libertà, senza reticenze, senza meschini timori[7].

In altre parole la questione ferroviaria, durante il periodo in cui la Destra storica resse le sorti del paese, era chiamata ad innestarsi sulla concezione liberista e a dimostrare, soprattutto nel Mezzogiorno, la superiorità della filosofia liberale. La nuova cultura politica ed economica doveva mostrarsi in tutta la sua lucentezza attraverso la realizzazione di un sistema ferroviario nazionale. In realtà, dagli accesi dibattiti parlamentari, al di là della volontà politica e del «comandamento morale» di realizzare questo sistema, non emergono nettamente quelle opzioni strategiche individuate da Sereni o da Romeo, né emerge un chiaro progetto ferroviario nazionale. Semmai la volontà di costruire il mercato e di realizzare una robusta infrastruttura nazionale fu piuttosto una consapevolezza che le forze liberali acquisirono *in itinere*. Almeno fra il 1861 e il 1865 emerge con chiarezza come il bisogno di collegare Napoli alle regioni centro-settentrionali sia più che altro una questione di immagine nazionale e di afferma-

[6] Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, legisl. VIII, *Documenti*, I, p. 485.
[7] Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, legisl. VIII, *Discussioni*, tornata del 3 luglio 1861, p. 1752.

zione dell'unità politica del nuovo stato, anche di fronte alla necessità di dare una risposta al brigantaggio che non fosse soltanto di ordine pubblico e militare. Non era, dunque, un caso che proprio durante il dibattito parlamentare del 1861 Peruzzi affermasse che la rete arteriale italiana era da considerarsi completata, e ai continui richiami dei deputati meridionali che sollecitavano altre linee ferroviarie rispondesse che quelle avrebbero trovato posto nella definizione della rete complementare. In queste dichiarazioni si rifletteva compiutamente la scelta di ridurre l'intero Mezzogiorno alla sua ex capitale e di collegare Napoli a Torino *tout court*. «Fare presto» diventava l'imperativo politico dei primi governi postunitari, passando per molti aspetti al di sopra delle peculiarità regionali, delle aspettative locali, delle vocazioni produttive e dei vincoli territoriali.

All'indomani dell'unificazione del nuovo regno nell'Italia meridionale erano in esercizio 128 chilometri di strade ferrate concentrate in Terra di Lavoro ed incardinate nell'ex capitale. Fino a quel momento la politica ferroviaria borbonica era stata caratterizzata da un andamento altalenante. Da un lato vi era la maglia ferroviaria intorno a Napoli, che nei fatti sembrava essere piuttosto una rete annonaria, finalizzata all'accelerazione dell'afflusso di uomini e di derrate alimentari verso la capitale; dall'altro esistevano convenzioni, in verità molto osteggiate[8], per il collegamento di Napoli con i principali porti adriatici meridionali. A queste decisioni si era giunti dopo una lunga e farraginosa gestazione delle scelte, che apparivano peraltro avvolte in un perenne clima di circospezione[9]. D'altra parte pesavano in modo preponderante gli esiti del dibattito intorno alla migliore via della *Valigia delle Indie*. Il paventato taglio dell'istmo di Suez aveva attivato una serie di interessi delle finanze francese e inglese per la realizzazione della prima vera linea ferroviaria europea. Ovviamente il terminale veniva ricercato nel bacino del Mediterraneo. Da un lato la francese Marsiglia e dall'altro l'austriaca Trieste si contendevano l'attracco della *Valigia*. Fra le pretendenti i liberali italiani avevano inserito anche Ancona, provocando peraltro in tal modo l'acuirsi della tensione nelle relazioni con l'Austria[10]. L'atten-

[8] Ostuni, *Iniziativa privata e ferrovie* cit. pp. 75 sgg. Cfr. anche E. Melisurgo, *Le ferrovie dell'Italia meridionale. Memorandum a sua Eccellenza il Ministro dei Lavori Pubblici Ubaldino Peruzzi*, Napoli 1861.

[9] Già nel 1845 Achille Antoni Rossi metteva in evidenza questo clima di sospetto che aleggiava sulla questione ferroviaria meridionale. Le sue lettere sono ora in Maturi, *Ilarione Petitti* cit.

[10] De Biase, *Il problema delle ferrovie* cit., pp. 72 sgg.

zione di alcuni circoli finanziari francesi ed inglesi in concorrenza fra di loro si era, però, concretamente appuntata sui porti meridionali. La Puglia era il lembo continentale più vicino a Suez. I porti di Brindisi e Taranto, anche se molto meno attrezzati di quelli di Trieste o di Ancona, godevano di notevoli *chances.* In questa ottica veniva ipotizzata una linea Brindisi-Foggia-Napoli, che avrebbe dovuto proseguire per Roma ed Ancona e, quindi, innestarsi sulla trasversale padana. Si trattava ovviamente di delineare un ipotetico sviluppo commerciale dipendente in via principale dal taglio dell'istmo e dalla scelta di far transitare la *Valigia delle Indie* lungo la penisola italiana. Ma, soprattutto, le suggestioni legate a queste ipotesi si sarebbero poi trasferite nel dibattito parlamentare postunitario, per entrare in quella visione tutta politica delle ferrovie, con l'effetto di ritardare per diversi aspetti la stessa realizzazione della rete meridionale.

Per il nuovo stato le linee strategiche nel Sud dovevano essere sostanzialmente quelle litoranee. Si decideva in primo luogo di licenziare favorevolmente la direttrice adriatica, che fino a quel momento non aveva goduto di grande considerazione. I motivi erano fondamentalmente di ordine politico e di strategia aziendale. La scelta era stata determinata piuttosto dall'impossibilità nell'immediato di realizzare la linea tirrenica che avrebbe dovuto collegare Torino con Firenze, Roma e Napoli. La presenza dello Stato Pontificio impediva un collegamento diretto fra le più importanti città italiane. L'adriatica in questo senso permetteva un collegamento, sebbene più lungo, senza alcuna soluzione di continuità del territorio nazionale. Alla luce di tali considerazioni e di fronte alla dichiarata volontà di riunire Napoli a Torino «entro 18 mesi» dall'approvazione della convenzione con Paolino Talabot, firmata nell'estate del 1861, la linea adriatica finiva per costituire il principale asse di penetrazione nel Mezzogiorno. Essa diventava, da una parte, il percorso più rapido della *Valigia delle Indie;* dall'altra, doveva collegare Napoli con Torino, grazie a un attraversamento appenninico che da Salerno passava nell'alta valle dell'Ofanto per innestarsi poi a Foggia sull'adriatica. Il governo fece, tuttavia, votare anche un diverso collegamento di Napoli con il Nord attraverso una linea tirrenica fino a Ceprano, per inoltrarsi nell'appennino abruzzese e quindi innestarsi a Pescara sull'adriatica.

Problemi più complessi comportava la definizione della linea tirrenica. Motivi di ordine orografico, di gerarchie territoriali più marcate e di confini politici non consentivano decisioni indolori. Vi era una rete di piccoli tronchi ferroviari tra Firenze e la costa ed un col-

legamento tra Roma e Civitavecchia, realizzati in periodo preunitario con criteri tutti rivolti alla modernizzazione delle relazioni economiche interne ai due stati. Il tracciato di queste brevi linee finiva per condizionare il percorso della grande arteria tirrenica che avrebbe dovuto collegare Firenze con Roma e Napoli. A queste ipoteche maturate in periodo preunitario si aggiungeva un ostacolo non secondario. La necessità di collegare le tre capitali era una questione che poteva giungere a soluzione soltanto quando al Papa fosse stata tolta Roma. Pesava, inoltre, il grave ostacolo territoriale costituito dall'estensione delle aree malariche, paludose e spopolate (Maremma grossetana e Paludi pontine), che consigliava decisamente il ricorso ad un tracciato più interno. A nord di Roma la tirrenica finiva per diventare una linea longitudinale interna, che doveva far sperare i centri urbani umbri, del Reatino e dell'Aquilano in una dorsale interna di grande respiro strategico, come pone in luce Lorenzetti. In ogni caso se la linea adriatica si spingeva fino a Brindisi, quella tirrenica non andava oltre Salerno. Praticamente tutte le aree del profondo Sud rimanevano escluse dal progetto del 1861.

Solo per la Sicilia sembrava delinearsi una coerenza interna che riguardava lo stretto rapporto tra produzione dello zolfo, abbattimento dei costi di allocazione e sviluppo delle linee ferroviarie. Si trattava peraltro di una questione molto particolare in una realtà che rimaneva fisicamente staccata dal continente e che proponeva un sistema ferroviario sostanzialmente indipendente dalla rete ferroviaria nazionale.

I volitivi enunciati dei liberali italiani finivano, dunque, per prefigurare un sistema ferroviario arteriale fortemente impregnato di uno spirito politico che ai bisogni commerciali della libera impresa meridionale concedeva, alla fine, veramente poco, finendo per racchiudere tutta la questione all'interno delle dinamiche relazionali e conflittuali che regolavano l'élite liberale del tempo[11]. In effetti, sia la vicenda della costituzione della «Società per le Strade Ferrate Meridionali», sia quella delle scelte parlamentari relative alle ferrovie calabresi

[11] Si legga ad esempio l'intervento alla Camera di Agostino Depretis del 3 agosto 1862 che ammoniva i deputati dicendo che «il Ministero si è fatto della questione delle strade ferrate meridionali quest'idea, che fosse una delle necessità politiche, forse la più alta, la prima necessità politica, che dovesse stare sempre innanzi agli occhi del Governo; una di quelle questioni dell'essere o non essere, una questione che non soltanto giova a governare, ma il cui ritardo, anche il solo ritardo può condurre a conseguenze funestissime per quella unità d'Italia che è il miracoloso risultamento del volere e della sapienza civile del popolo italiano». Il dibattito è in Atti parlamentari, Camera dei Deputati, legisl. VIII, *Discussioni*, tornata del 3 agosto 1862, pp. 4011-2.

e siciliane avrebbero messo ancora meglio in luce le esigenze politiche che caratterizzavano le scelte della Destra storica.

Non è ovviamente questa la sede per analizzare nel dettaglio la vicenda parlamentare che portò nel 1862 alla clamorosa decisione di affidare alla cordata guidata da Pietro Bastogi la concessione delle linee ferroviarie meridionali[12]. Come è noto, la vicenda ebbe strascichi polemici fino al profilarsi di uno scandalo politico, che coinvolse alcuni parlamentari. Ma quel che qui più interessa è la ricaduta politica sul Mezzogiorno. La nascita della «Società Strade Ferrate Meridionali» avrebbe contribuito a svuotare progressivamente gli originari principi politici enunciati dalle forze liberali italiane. Le scelte relative alle ferrovie meridionali sarebbero state sempre più orientate dalle strategie aziendali delle società concessionarie private che utilizzano le difficoltà tecniche e costruttive e le insistenze delle élites locali come potenti strumenti di pressione sulle scelte governative. In altre parole, la politica ferroviaria nel Mezzogiorno si sarebbe ben presto incanalata in un rituale di prestazione-sanzione che avrebbe visto coinvolti uomini politici, compagnie ferroviarie, liberismo ed uso delle risorse finanziarie pubbliche. Quella ferrovia che nella dichiarazione di principio era indicata come un potente strumento per la circolazione di idee, di uomini e di cose, quasi una variabile dipendente del liberismo assicurando più moderni prerequisiti allo sviluppo economico, nel Mezzogiorno continentale finì per diventare altro; molto spesso, un'operazione economica quasi fine a sé stessa, in cui gli interessi delle compagnie ferroviarie e della borsa venivano anteposti alla realizzazione di qualunque di quei prerequisiti atti a liberare l'impresa produttiva locale.

Clamorose furono al riguardo le decisioni che il Parlamento assunse in occasione della discussione sulle linee calabresi. Clamorose perché svelarono, ben oltre il desiderio di un'unità politica realizzata con le strade ferrate, gli interessi più concreti delle compagnie ferroviarie e perché evidenziarono l'incapacità di creare infrastrutture nel Mezzogiorno per liberare le sue economie dai vincoli territoriali. La scelta di collegare la Calabria all'Italia con una litoranea ionica che da Reggio giungesse a Taranto per innestarsi successivamente sull'adriatica all'altezza di Bari non teneva, infatti, conto delle vocazioni strutturali della regione[13] né pensava realmente ad «accorciare»

[12] Cfr., ad esempio, Berselli, *La questione ferroviaria* cit.

[13] A. Placanica, *I caratteri originari*, in *Le regioni d'Italia dall'Unità ad oggi, La Calabria*, Torino 1985, p. 58, e P. Bevilacqua, *Uomini, terre, economie*, in *La Calabria* cit., p. 138.

l'Italia. Finiva anzi per «rompere il collegamento storico con Napoli»[14]. Fra Taranto e Capo Spulico e più giù nella Sibaritide, la ferrovia avrebbe dovuto attraversare inospitali aree malariche per snodarsi lungo un paesaggio pressoché privo di città, se si eccettua Crotone, prima di giungere a Reggio[15]. In realtà non vi era alcuna ragione politica che potesse dimostrare che la ionica fosse in grado di «fare gli italiani» più agevolmente e meglio. La scelta di Taranto quale capolinea delle ferrovie calabresi pone in realtà più di un dubbio sull'interessata azione della società «Adami & Lemmi» per realizzare una linea evidentemente più facile da costruire. «Io non posso nascondere alla Camera che non ho ricusato la proposta della Commissione pella linea da Taranto a Reggio, come non avea ricusato la designazione che era fatta dall'antecedente concessione originaria di una linea da Salerno a Reggio, perché per ora non ho dati sufficienti per decidermi fra le due linee che prima o poi andranno fatte tutte e due. Per molti dati pare che quella di Taranto a Reggio effettivamente sia più facile, meglio indicata che l'altra, la quale è più difficile» diceva al riguardo Peruzzi il 13 luglio 1861[16].

A poco potevano servire le appassionate considerazioni dell'onorevole Petruccioli che alla Camera, in quello stesso giorno, chiedeva ai suoi colleghi: «Che cosa, o signori, c'è in faccia allo Jonio? L'Africa, a una distanza immensa. Che cosa c'è rimpetto al Tirreno? V'è la Sicilia [...]. E voi v'indirizzate per andare dove? Alla capitale del vostro Stato, a tanta distanza, fra tanti pericoli, in mezzo a tanta agonia materiale e morale, oh no, per Dio! No, voi non credete allora nell'Italia una»[17]. Né serviva ricordare che la ionica allungava la distanza di Reggio da Napoli di circa trecento chilometri. La questione calabrese mostrava un deciso ondeggiamento del progetto ferroviario liberale. Sembrava nettamente cominciare una sorta di abdicazione a favore delle imprese ferroviarie e delle élites locali in merito ai destini di quelle aree che si avviavano a diventare la periferia italiana, giacché era evidente come il gruppo liberale che reggeva le sorti del nuovo stato fosse effettivamente convinto delle opportunità di fermare le linee strategiche meridionali a Napoli e a Brindisi, come aveva chiaramente sostenuto Peruzzi.

[14] G. Cingari, *Storia della Calabria dall'Unità ad oggi*, Bari 1982, pp. 55-6.
[15] F. Lenomant, *La Grande-Grèce*, Paris 1881.
[16] Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, legisl. VIII, *Discussioni*, tornata del 13 giugno 1861, p. 2030.
[17] *Ibid.*, p. 2034.

Analogo era l'atteggiamento nei confronti della Sicilia. «Io ripeto che, mentre per determinare i punti intermedi che dovrebbero toccare, e per il loro andamento, non vi sono dati sufficenti per formarsene un criterio, quanto ai punti principali ed estremi che sono designati nell'articolo primo del progetto, in verità tutti i riscontri che ho avuti, tutti gli studi che sono stati fatti mi portano a credere che non vi sarebbe in questo momento di fare diversamente», diceva Peruzzi. E i «punti principali ed estremi» dovevano formare una linea che da Messina scendeva a Siracusa, passando per Catania, ed una trasversale che da Palermo si innestava a Catania, con una diramazione intermedia verso Agrigento, secondo le indicazioni che sarebbero pervenute dalle élites locali.

Le scelte compiute miravano, dunque, a disegnare una carta ferroviaria del Mezzogiorno che individuava nelle litoranee gli assi centrali del sistema ferroviario; guardavano con indulgente benevolenza agli interessi delle compagnie ferroviarie e lasciavano alle élites locali la determinazione delle linee ferroviarie ritenute di interesse regionale. Dietro al «fare presto» si sarebbe subito addensato un insieme di sollecitazioni, che impedirono di fare della ferrovia una scelta infrastrutturale di sostegno alla produzione e al mercato. Anzi, emergevano con insistenza interessi finanziari e societari che nel complesso finivano per passare al di sopra di tutte le considerazioni politiche precedenti. Il tormentato dibattito parlamentare sulle gestioni private delle ferrovie italiane, che nel 1865 portò alla formazione di quattro grandi gruppi ferroviari, deve essere letto anche alla luce di queste difficoltà.

Tutta la questione «morale» delle ferrovie meridionali si era, dunque, avviluppata già durante la prima legislatura unitaria intorno al collegamento di Napoli con la capitale d'Italia. Altri problemi di natura politica non erano emersi. Il vecchio regno meridionale, le sue economie e le sue relazioni commerciali con il resto del paese rimanevano in sostanza al di fuori delle opzioni strategiche dei liberali, per quanto riguardava la definizione del sistema ferroviario. Ma era evidente anche che la politica ferroviaria italiana era fatta sempre più al di fuori del Parlamento ed era sostenuta dagli interessi delle compagnie ferroviarie. «Le grandi società hanno sempre mille ed invincibili mezzi per far ciò che loro è vantaggioso, per non fare quello che ad esse non reputano utile — doveva scrivere al riguardo Silvio Spaventa. — Non mancano inoltre a queste Società, tanto fra le autorità locali, come al centro, protettori e difensori, esercitando esse, come tutti i grandi corpi, una pressione politica inevitabile e tanto più pe-

ricolosa perché invisibile ed irresponsabile»[18].

Il dibattito parlamentare del 1865, che tentò di delineare una prima organica legge ferroviaria, offriva l'occasione per un confronto serrato sulla base di una prima verifica sul campo degli impatti prodotti dalle ferrovie meridionali. Si trattò di uno scontro aspro, a volte duro, che partendo dalla riorganizzazione delle compagnie investiva l'intera politica ferroviaria italiana del periodo eroico della «rivoluzione».

> Il regno d'Italia non si occupò di sapere come andare più utilmente a Napoli, ma come andarvi più presto e più celermente — diceva il deputato avellinese Filippo Capone. — Per raggiungere quanto prima poteva tale scopo politico, che ci premeva a tutti, non restammo neanche dal preferire una linea per antigeografica che era in sé e per anticommerciale che doveva tornare a chi da Torino voleva arrivare a Napoli. Quale meraviglia? Era un interesse politico che oramai dominava la posizione, non poteva per conseguenza primeggiare per l'interesse dello svolgimento economico del paese. [...] Bastò un semplice telegramma dell'ingegnere francese Amilhau all'onorevole Peruzzi, perché esso, noi e voi tutti ancora credessimo sul serio di poter veramente correre dalla foce della Pescara su per Popoli e Solmona alla vetta degli Appennini! [...] È vero, fummo poeti[19].

L'onorevole Soldi si indignava nel provare «una penosa sensazione, a vedere come il denaro d'Italia sia stato così sprecato» riferendosi alla linea adriatica. A sua volta Bonghi non esitava a dichiarare che «il commercio orientale è un dorato sogno di pochi», alludendo alla *Valigia delle Indie*.

La discussione del 1865 sulle ferrovie italiane si era nei fatti avvitata sul ruolo svolto dalla compagnia ferroviaria di Bastogi fino a quel momento. Le scelte governative, d'altra parte, cominciavano ad essere sostanzialmente condizionate dalla politica aziendale della «Società Strade Ferrate Meridionali» ed il progetto finanziario liberale si andava delineando più sul merito delle forme gestionali che sui percorsi da realizzare. In questo senso, l'accusa che Bonghi lanciava in Parlamento era di una coerente lucidità[20]. Si trattava di riaffermare il principio liberista al fine di bloccare le tendenze oligopoliste di Bastogi, ripristinando gli originari scenari in cui competeva alla sfera politica la scelta delle linee da realizzare e alla sfera economica quella della concorrenza commerciale nel rispetto del pubblico interesse. La difesa del vecchio progetto del 1862 era esercitata da Bonghi per met-

[18] S. Spaventa, *Lo Stato e le ferrovie. Riscatto ed esercizio*, Milano 1876, p. 139.

[19] Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, legisl. VIII, *Discussioni*, tornata del 23 marzo 1865, pp. 9013-4.

[20] *Ibid.*, pp. 8927-51.

tere in difficoltà Bastogi che aveva avanzato ipotesi alternative più compatibili con le sue strategie aziendali. Sembrava, infatti, inaudito che l'italianissima «Società Strade Ferrate Meridionali» non avesse proceduto alla realizzazione dei tronchi ferroviari secondo il calendario politico definito nel 1862. Essa aveva, invece, seguito un proprio programma costruttivo che non rispondeva affatto all'imperio morale di collegare Napoli con Torino. Il treno era ormai arrivato a Brindisi, ma la traversa appenninica che da Foggia giungeva a Napoli non era stata nemmeno progettata, vanificando così le dichiarazioni di Peruzzi del 1861 che aveva promesso il collegamento fra le due capitali in diciotto mesi. Diversi erano i motivi di quelle scelte aziendali; fra tutti primeggiava l'alto costo di realizzazione delle traverse appenniniche. Ma vi era anche l'interesse del Gruppo Bastogi a battere la concorrenza straniera e a completare l'adriatica nel più breve tempo possibile per assicurarsi la gestione della *Valigia delle Indie.*

A ben vedere, il dibattito parlamentare del 1865 doveva finire per mostrare la debolezza del governo nel rimuovere gli ostacoli che impedivano la costruzione delle traverse e, più in generale, delle linee montane meridionali. Fino a quel momento erano state approvate tre direttrici appenniniche finalizzate al collegamento di Napoli con il Nord: la Pescara-Ceprano, la Telese-Termoli e la linea di Conza. Ognuna recava con sé suggestioni municipali che si fondevano con quell'impegno morale che caratterizzava l'azione dei liberali. Si trattava, però, di ipotesi che finirono per dimostrarsi «poetiche», per parafrasare Filippo Capone, in quanto si scontrarono con notevoli difficoltà tecniche e, soprattutto, erano in contrasto con le convenienze aziendali del gruppo Bastogi.

Per quanto riguarda la Pescara-Ceprano che, dopo aver toccato Popoli e Sulmona, doveva seguire un indefinito tracciato montano fino a Ceprano sulla Napoli-Roma, si pensava alla soppressione già nel 1864. Analoga sarebbe stata la sorte della Telese-Campobasso-Termoli che, sebbene sistematicamente considerata dal Parlamento una traversa strategica, trovava l'opposizione di Benevento e di Avellino e della stessa società ferroviaria. Più complesse erano le vicende della linea di Conza. Essa era, sotto il profilo progettuale, quella più completa, se non altro per essere stata oggetto di concessione già agli inizi degli anni cinquanta. Ma anche questa linea, oltre a trovare il dissenso di Napoli, finiva per essere estremamente onerosa per la società ferroviaria. A ciò si aggiungeva che l'interesse principale delle società risiedeva non tanto nella costruzione, quanto nell'esercizio delle linee ferroviarie. Le tre ipotesi «morali» formulate dal Parlamento

collidevano per molti aspetti con le più semplici regole del mercato. Collegare Napoli al Nord con linee montane che non attraversavano aree forti sul piano produttivo e non incontravano realtà urbane consistenti, nella convinzione e nella convenienza di Bastogi significava operare in perdita. Alla prima verifica, dunque, le scelte ferroviarie liberali dovevano ridursi a «poesia». I «mille ed invincibili mezzi» di Bastogi, confortati da una scarsa prospettiva strategica del ruolo delle ferrovie da parte dei gruppi dirigenti del paese, finivano per rimettere in discussione tutte le traverse strategiche del Mezzogiorno.

Una volta dichiarata l'impossibilità di realizzare la Pescara-Ceprano che, proprio nella discussione parlamentare del 1865, veniva surrogata con una nuova linea da Pescara verso L'Aquila e Terni, e dopo aver quasi messo da parte la Telese-Termoli, a Bastogi non rimaneva che smantellare la linea di Conza. Non era un caso, infatti, che gran parte della discussione parlamentare del 1865 si concentrasse su quest'ultima linea. Essa assumeva per molti versi una valenza simbolica che andava oltre il tracciato stesso. Per Bonghi, ed i fautori del primato politico, la soppressione di quella linea era da intendere quasi come un vistoso cedimento politico nei confronti delle pressioni del gruppo Bastogi. D'altra parte era già stato realizzato un tratto pianeggiante che da Foggia arrivava a Candela. La richiesta delle «Strade Ferrate Meridionali» di abbandonare in mezzo al Tavoliere l'originario collegamento per Napoli, al fine di disegnare *ex novo* il tracciato di Benevento, aveva fatto gridare allo scandalo più di un deputato. In particolare Ruggiero Bonghi, fra la meraviglia generale, arrivava a dimostrare che la soppressione del tronco di Candela sarebbe costata all'erario quanto la realizzazione della controversa galleria di Conza. Le difficoltà tecniche lamentate per il traforo di Conza in realtà servivano, secondo Bonghi, a rafforzare la scelta di una nuova linea: la Napoli-Benevento-Foggia. Questa linea fino a quel momento non era mai stata tenuta in seria considerazione dal Parlamento; la sua costruzione, tuttavia, era molto più vicina alle convenienze economiche del gruppo Bastogi di quanto non fossero le altre traverse proposte.

Ma nemmeno per quanto riguarda le linee ferroviarie a sud di Napoli la discussione andò diversamente. In particolare tornava in aula la Salerno-Reggio su cui si attendeva ancora il pronunciamento del governo, proprio quando difficoltà gestionali e societarie condizionavano negativamente i lavori della litoranea ionica.

Ovviamente passarono le scelte governative. «Votando il progetto di legge — doveva esclamare in aula l'onorevole Correnti, rela-

tore della commissione parlamentare — voi chiuderete il periodo delle incertezze, delle contenzioni, dei rimaneggiamenti, delle prorogazioni che fin qui, specialmente nelle media, e nella meridionale Italia, impediscono la sollecita costruzione delle strade ferrate». Il riferimento era esplicito, chiaro l'invito: se lo stato voleva realizzare le ferrovie nel Mezzogiorno doveva adeguarsi alle convenienze delle imprese.

Quegli enunciati, che dopo aver fatto entusiasmare perfino Cavour, affidavano al treno valenze ideali e patriottiche, erano destinati ad infrangersi contro la più concreta realtà degli interessi aziendali delle compagnie ferroviarie. Il progetto ferroviario liberale, scollegato dalle vocazioni ambientali e dalle convenienze produttive del Mezzogiorno, finiva per assumere i caratteri di una superfetazione territoriale, incapace di soddisfare le esigenze generali della produzione meridionale. L'integrazione delle diverse realtà regionali auspicata da Bonghi nel 1861 avveniva in scarsa misura. Sembrava mancare in effetti una chiara visione strategica del ruolo delle ferrovie, come successivamente tra il 1875 ed il 1885 sarebbe stato messo in luce invece da autorevoli uomini politici dello spessore di Spaventa. Mancava, per così dire, la piena consapevolezza del ruolo innovativo che la ferrovia poteva svolgere nella realizzazione di un mercato nazionale e nella formazione di una forte rete infrastrutturale nazionale e non già ancora pan-italiana.

Quando nel 1877 Agostino Depretis si accinse a riferire alla Camera sull'ennesimo tentativo di riordino delle compagnie ferroviarie, pose in luce proprio questo dato:

> Nella divisione delle precedenti società c'era sempre un qualcosa delle vecchie regioni: se non fosse altro c'era un'alta Italia, un'Italia di mezzo, ed una del mezzodì. Ora, nulla di tutto ciò. La ferrovia, senza cui forse l'unità spirituale dell'Italia avrebbe durata maggiore fatica a vincere le ragioni della geografia, cancellerà fino all'ultimo le vestigia d'ogni antagonismo. Le due imprese ferroviarie allungate dall'una all'altra estremità saranno quasi travi inflessibili a rinsaldare l'unità della patria[21].

Come si può notare, dalle parole dello statista piemontese emergevano ancora con forza quelle connotazioni «morali» conosciute in precedenza, che non concedevano molto né alla coscienza della necessità di dotare il territorio di infrastrutture né al sostegno della produzione meridionale. Gli elementi di chiarezza giunsero più tardi, quando venne a maturazione la divaricazione tra liberismo e liberali-

[21] Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, *Documenti*, disegno di legge n. 139, p. VIII.

smo. Nel confronto tra i liberisti e gli «statalisti» che durò fino agli inizi del nuovo secolo, il motivo di fondo andava al di là della questione finanziaria. Esso investiva direttamente, anche se in forme ancora rudimentali, la necessità di definire con più chiarezza il reale soggetto decisionale della politica ferroviaria in Italia. La questione delle gestioni era, dunque, un problema finanziario, ma era anche un nodo politico che doveva fare i conti con le divergenze che esistevano tra la visione «morale» delle strade ferrate e le impostazioni liberiste. «Se lo Stato interviene nell'industria ferroviaria, come regolatore delle tariffe, per impedire l'abuso della proprietà ferroviaria, ed in molti casi concorre col suo appoggio alla formazione ed al mantenimento del credito delle Società esercenti, la soluzione più logica si è che le ferrovie nazionali appartengano allo Stato e sieno da esso esercitate». Era questa la considerazione centrale che nel 1876, subito dopo la sconfitta storica della Destra, Silvio Spaventa sistemava organicamente in un discorso sul diritto dello stato italiano a gestire la rete ferroviaria nazionale[22].

Erano le considerazioni di un perdente che, insieme a Sella e Minghetti, era giunto all'estrema conseguenza di un ragionamento sulla gestione delle ferrovie italiane che partiva da lontano. Il punto cruciale dell'ipotesi «statalista» avanzato da Spaventa risiedeva nella necessità di riscattare le reti ferroviarie, liberandole dalla pressione degli interessi privati. «La cosiddetta *industria ferroviaria* è costituita da un *monopolio di fatto,* goduto da chi possiede e ancora di più da chi esercita le strade ferrate» diceva sempre Spaventa. Si imponeva, pertanto, un ruolo più attivo dello stato. Un ruolo che rimaneva legato a quella concezione politica dei progetti ferroviari, ma che cominciava a considerare le ferrovie come una grande infrastruttura al servizio dello sviluppo economico del paese. Si trattava chiaramente di un momento estremo della costruzione concettuale da parte del gruppo dirigente della Destra storica di quel periodo.

La sconfitta del marzo 1876 aveva, per certi aspetti, costretto Spaventa a meditare più a fondo sul processo messo in atto in quegli anni. Come illustrava Aldo Berselli, l'origine di questo processo era da rintracciarsi nello sforzo dei liberali di sottrarre le ferrovie italiane alle ingerenze del capitale straniero. In questa logica si era inserita la scelta governativa di affidare nel 1872 al gruppo Bastogi la concessione delle ferrovie siciliane e calabresi, sottratte ad una società a pre-

[22] Spaventa, *Lo stato e le ferrovie* cit., p. 135.

valente capitale straniero, la «Vitali, Charles, Picardi & C.», che a sua volta aveva rilevato l'attività della liquidata «Vittorio Emanuele»[23]. «E una! *Dies albo notanda lapillo*» doveva esclamare in quella occasione Quintino Sella, esprimendo quello stesso spirito patriottico che si era palesato nel 1862 in occasione della costituzione del gruppo Bastogi.

Nel 1876 si presentava l'opportunità di riscattare la rete ferroviaria della società «Alta Italia» del gruppo Rothschild e di rilevare la rete gestita dalle «Ferrovie Romane», che versava in cattive acque. Si offriva la possibilità concreta di ridefinire l'assetto gestionale dell'intero sistema ferroviario nazionale. Bastava, infatti, sottrarre al potente gruppo Bastogi la rete meridionale per ricondurre ad unità d'intenti la politica ferroviaria italiana. In questo quadro di vivace attivismo, Sella, Minghetti e Spaventa passarono progressivamente da una visione liberista con accentuate tinte patriottiche ad una prospettiva «statalista». La gestione delle ferrovie non era più considerata una «vera industria, ma un servizio pubblico che lo Stato ha il dovere di regolare nel comune vantaggio»; emergeva nella Destra storica una visione «infrastrutturalista» *ante litteram* che modificava profondamente il precedente assetto concettuale liberista. «In un paese come il nostro, dove il traffico comincia appena adesso a svilupparsi è utile che esso possa scegliere e fissare le sue vie naturali, senza artificio di tariffe talvolta dettate da interessi privati o municipali» rifletteva ancora Spaventa.

Non è ovviamente qui il caso di seguire la scansione degli eventi che portarono alla secessione dei toscani dal gruppo di maggioranza della Destra e alla vittoria dell'impostazione liberista sostenuta dalla Sinistra di Depretis e Crispi. Qui è interessante cogliere come «i mille ed invincibili mezzi» delle compagnie ferroviarie erano riusciti a fondere la strenua difesa del liberismo con le convenienze commerciali delle società ferroviarie; erano riusciti per molti versi a ritardare l'acquisizione delle ferrovie ad una concezione «infrastrutturalista». La «rivoluzione parlamentare» del marzo 1876 sembrava restituire ai privati la gestione della politica ferroviaria. Sia nelle dichiarazioni programmatiche del 1876 sia in quelle del 1881, Depretis ribadiva la volontà di riservare alle compagnie ferroviarie la piena gestione della rete italiana. Si trattava al massimo di razionalizzare il sistema di gestione, ormai in sintonia con il gruppo Bastogi, forse l'unico reale interlocutore del governo.

[23] Berselli, *La questione ferroviaria* cit.

Se tutto ciò avveniva nella definizione dei rapporti tra stato ed impresa, sul piano dei rapporti tra governo e Parlamento doveva registrarsi un profondo mutamento di rotta. Fino a quel momento la Destra storica era stata in grado di resistere alle pressioni municipali, amplificate dai deputati. La disponibilità mostrata alle richieste delle élites locali si era limitata all'accoglimento di marginali modifiche dei tracciati strategici. Pochi erano stati i cedimenti di fronte a richieste di linee d'interesse locale. Con la Sinistra al governo si ebbe un sostanziale mutamento nelle relazioni fra centro e periferie. La necessità di mantenere una solida maggioranza parlamentare diventava uno dei motivi principali della larga disponibilità governativa nei confronti delle pressioni locali. Di questa nuova impostazione si fece portavoce Zanardelli che, in qualità di ministro dei Lavori pubblici nel 1877, accolse praticamente tutte le sollecitazioni parlamentari in tal senso, creando peraltro un serio imbarazzo soprattutto in materia di spesa pubblica.

Le forti connotazioni politiche assunte dalla battaglia ferroviaria nel 1876 finirono, dunque, per condizionare le scelte governative. Si trattava di costruire un programma che recepisse le istanze provenienti dai diversi collegi elettorali e che nello stesso tempo non interferisse nelle scelte aziendali delle società ferroviarie. La legge 29 luglio 1879, n. 5002 diventò allora lo strumento legislativo che sanciva definitivamente questa nuova tendenza e assumeva, in risposta alle critiche avanzate all'originario progetto di Zanardelli, il carattere di un vero e proprio piano regolatore nazionale della rete ferroviaria. Era il frutto di un lavoro di cesello in grado di accordare le richieste municipali e le convenienze societarie nell'ambito di un *plafond* di spesa compatibile con le risorse finanziarie dello stato. Sulla scorta di questi equilibri veniva introdotto il criterio di ripartire le nuove ferrovie in categorie. Le linee venivano suddivise in quattro gruppi corrispondenti a tronchi di rilevanza nazionale, regionale, provinciale ed intercomunale. La diversa classificazione comportava una diversa qualificazione dei flussi di spesa. Si andava da un onere a completo carico dello stato ad uno proporzionalmente inverso al contributo obbligatorio delle province. In altre parole la Sinistra storica, per non disimpegnarsi dai programmi politici elaborati (e dalle alleanze intessute con le élites locali), era costretta a riversare sugli enti locali una consistente parte degli oneri di spesa, soprattutto per quel che riguardava i collegamenti minori. In questi ambiti di riferimento, con la legge del 1879 la rete ferroviaria era stata sostanzialmente definita anche nei collegamenti complementari. La tirrenica calabrese (sia la

litoranea che la dorsale), la tirrenica siciliana, la Roma-Pescara (via Avezzano-Sulmona) e la Benevento-Termoli (che modificava la Telese-Termoli) erano le ultime linee più rappresentative che mancavano all'appello, la cui idea di realizzazione aveva puntualmente trovato ascolto presso il governo all'interno delle nuove linee di prima categoria da realizzarsi a totale carico dello stato.

Questa costruzione non avrebbe tuttavia impedito il ritorno allo stesso punto in cui era giunta l'elaborazione di Spaventa. Gli anni ottanta dovevano assistere ad una nuova definizione complessiva della materia, che era comunque ancora il frutto di estenuanti mediazioni tra le spinte politiche a sviluppare infrastrutture nel Mezzogiorno, il bisogno di razionalizzare il sistema gestionale e le necessità di limitare l'autonomia delle compagnie ferroviarie. L'edificio costruito da Depretis, Zanardelli e Baccarini non riusciva più a conciliare il senso dello stato con gli interessi dei privati e con le spinte elettoralistiche sempre più esasperate. Era in primo luogo l'opinione pubblica ad esprimere un giudizio sostanzialmente negativo sulle gestioni ferroviarie. L'inchiesta parlamentare del 1879 sull'esercizio ferroviario avrebbe svelato uno spaccato della società che andava in senso diverso rispetto agli orientamenti governativi. La grande maggioranza degli operatori commerciali, dei produttori, dei professionisti, al Sud come al Nord, aveva detto che le difficoltà di smercio risiedevano nella farraginosa ed incompensabile politica tariffaria delle compagnie ferroviarie e aveva denunciato il fatto che i collegamenti e gli orari seguivano più le convenienze delle compagnie che le esigenze dell'utenza[24]. La politica economica liberale si stava, inoltre, orientando verso una difesa protezionistica che interessava fondamentali comparti economici e produttivi del paese[25]. In questo processo di

[24] Camera dei Deputati, *Atti della Commissione d'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane*, Roma 1879.

[25] Il dibattito tra liberisti e «statalisti», che aveva condizionato la formulazione delle convenzioni ferroviarie del 1885, si inseriva nel più complesso dibattito che riguardava la politica economica italiana del tempo. Il confronto tra *laissez faire* e protezionismo aveva prodotto, a partire dal 1878, una maggiore incidenza dello stato nelle questioni economiche. Le suggestioni della «via prussiana» allo sviluppo, la depressione dei prezzi internazionali della seconda metà degli anni settanta e lo scontro commerciale e doganale con la Francia avevano, infatti, convinto sempre più i gruppi dirigenti liberali ad intervenire decisamente nei meccanismi economici del paese, mettendo in discussione il liberismo classico. Le convenzioni ferroviarie del 1885 finivano per collocarsi nella svolta protezionista che fra il 1878 (ritocco delle tariffe doganali) ed il 1887 (protezionismo agrario) segnò il momento culminante dell'inversione in politica economica dei liberali italiani. Al riguardo la letteratura è vastissima; si rinvia per una recente sintesi a V. Zamagni, *Dalla periferia al centro*, Bologna 1990. Per il caso in questione e per le correlazioni tra *laissez faire*, protezionismo, tariffe doganali e convenzioni ferroviarie si rinvia a Luzzato, *L'economia italiana* cit., pp. 86-90, 133-5, 151-4.

rivisitazione della concezione liberista non aveva molto senso reclamare un ruolo più incisivo dello stato in alcuni settori, nel momento in cui in altri (come quello ferroviario) si difendevano ad oltranza i vecchi assunti liberisti.

Erano questi i motivi di fondo che costringevano la Sinistra storica a rivedere il progetto liberista difeso nel 1876. Non si trattava ancora di sottrarre la gestione alle compagnie ferroviarie. Ma non si trattava più nemmeno di lasciare loro ampia libertà di manovra. Le convenzioni del 1885 riorganizzarono così le compagnie ferroviarie in tre grandi gruppi (l'Adriatica, la Mediterranea e la Sicula), secondo il vecchio progetto depretisiano, ma finirono anche per chiudere l'aureo ciclo liberista che fondava la regolazione del mercato sulla libera competizione tra le società ferroviarie. I liberali decidevano di entrare con forza nei meccanismi aziendali con una serie di vincoli. Le tariffe e le condizioni di trasporto venivano omogeneizzate su tutto il territorio nazionale. Le variazioni tariffarie erano sottratte ai meccanismi del mercato; perfino gli orari dei treni e la classificazione dei convogli diventava una prerogativa del potere pubblico[26].

Dopo venticinque anni la classe dirigente italiana scopriva che le ferrovie costituivano un momento strategico di interesse nazionale che doveva essere sottratto alle compagnie ferroviarie. La «speciale natura» delle ferrovie, messa già in luce nel dibattito parlamentare del 1876 da Silvio Spaventa, era l'antiquata ma efficace espressione che stava a rappresentare la consapevolezza di trovarsi di fronte ad una questione politica del tutto nuova. Si trattava di «far rientrare queste *strade perfezionate* nella libera disponibilità della Nazione, comprendendole nelle cose di Demanio pubblico, di trasformare il *concetto industriale* che attualmente in esse predomina, in quello di un *pubblico servizio,* compiuto per necessità sociale, da chi rappresenta i generali bisogni dell'umana convivenza»[27]. Si trattava, in altre parole, di una grande struttura nazionale che non trovava più nessuna casella corrispondente nel quadro teorico e politico di riferimento al liberismo originario. Ma, come è noto, per giungere alla «statalizzazione» si dovette attendere ancora un ventennio e soprattutto fu necessario l'ingresso in scena dei ferrovieri come nuovo soggetto politico e sociale che esprimeva convinzioni molto diverse da quelle esposte dalle società ferroviarie.

[26] Crispo, *Le ferrovie italiane* cit., pp. 213-7.
[27] Spaventa, *Lo stato e le ferrovie* cit., p. 161.

3. *La riorganizzazione delle gerarchie territoriali.*

Nella pianura padana il dibattito preunitario, che si ripropose anche nel nuovo Parlamento, si era incentrato sulla scelta dei percorsi fra città di analogo peso politico e valenza economica. Basti far mente locale al dibattito che interessò il tracciato della Milano-Venezia o quello della Torino-Ancona. Qui si trattava di individuare il percorso più conveniente tra città di pari dignità politica, demografica e commerciale. Queste convenienze potevano essere ricercate nel tracciato più breve o in quello che collegava una serie di città intermedie non necessariamente poste sulla linea più breve, ma inserite o inseribili in una rete di relazioni più veloce e più ampia[1]. Tutto ciò avveniva alla presenza di un dato fisico estremamente favorevole. Le città erano collocate tutte in pianura con vincoli territoriali ridotti all'attraversamento dei grandi fiumi.

Nel Mezzogiorno la situazione mutava sensibilmente sia per quel che riguardava la conformazione territoriale e i relativi forti vincoli, sia per la dislocazione ed i pesi delle città. Ovviamente il problema tecnico degli attraversamenti montani interessò anche le aree settentrionali non appena si trattò di definire i collegamenti di Torino e Milano con Genova e di Bologna con Firenze, per non parlare dei valichi alpini. Tuttavia, nell'Italia settentrionale era sostanzialmente più facile definire i capolinea delle traverse montane, per l'indiscutibile peso di città come Genova o Firenze, di Bologna, Milano, Torino, Verona, Venezia, Trieste. Il Mezzogiorno continentale difettava, invece, della fitta trama di città che caratterizzava una rilevante parte del paese. Ad esempio, il maggior numero di centri urbani del versante tirrenico meridionale di una certa dimensione era concentrato nell'immediato entroterra napoletano. Non era un caso che tra il 1839 ed il 1859 venisse realizzata soltanto la rete ferroviaria napoletana. Si trattava in qualche modo di confermare le gerarchie urbane esistenti, dove più che accelerare lo scambio di merci si cercava di migliorare i canali di approvvigionamento della capitale, come veniva ricordato ancora nell'inchiesta parlamentare del 1879 da un capo stazione del traffico ferroviario di Napoli che senza esitazione testimoniava: «Napoli non spedisce nulla. Napoli consuma e non produce»[2]. La questione diventava più complessa non appena si usciva dal-

[1] Insolera, *L'urbanistica* cit., pp. 452-4.
[2] Camera dei Deputati, *Atti della Commissione d'inchiesta* cit., parte I, II, Roma 1879.

la piana napoletana. La catena appenninica, oltre a costituire un vistoso vincolo territoriale, non offriva città. I centri urbani di una certa consistenza erano altrove, nella pianeggiante Puglia, in Sicilia. Le scelte erano destinate, dunque, a concentrarsi sul modo migliore di collegare l'emergente forte entità demografica ed economica pugliese con Napoli e finivano per oscillare tra l'opportunità di costruire una strada ferrata pugliese alternativa a quella marittima e le sollecitazioni anglofrancesi di individuare il molo di attracco della *Valigia delle Indie*.

La sostanziale indecisione dei Borboni nella scelta del porto pugliese più conveniente faceva ipotizzare una trasversale appenninica che doveva contemporaneamente seguire il tradizionale percorso commerciale che da Mercato San Severino conduceva ad Avellino e poi al Tavoliere di Puglia[3]. Qui l'indeterminatezza si accentuava nella scelta del porto. Si andava dall'imbarco di Termoli a quello di Manfredonia come improbabili alternative a Barletta, fino a scendere a Brindisi, Taranto, Otranto senza individuare chiaramente il terminale della *Valigia*. In questo progetto restava esclusa gran parte della montagna del Mezzogiorno continentale (cfr. figg. 1 e 2). Per il resto vi furono soltanto vaghe ipotesi di lavoro che non ebbero la possibilità nemmeno di uscir fuori dai circoli intellettuali napoletani per investire la società meridionale.

Meno indefinito era il progetto per le strade ferrate siciliane, in cui trovavano adeguate garanzie le gerarchie urbane esistenti[4]. Si trattava di innestare i principali porti isolani (Palermo, Trapani, Licata, Siracusa, Catania e Messina) su una linea dorsale che da Palermo si dirigesse all'interno verso le miniere solfifere, così da abbattere i costi di allocazione dello zolfo (cfr. fig. 3).

L'ipotesi borbonica prevedeva sostanzialmente un sistema ferroviario articolato in tre punti forti: costruire una moderna rete di collegamenti dell'*hinterland* al servizio della capitale; realizzare un sistema ferroviario per il commercio interno in alternativa ai collegamenti marittimi; utilizzare le *chances* commerciali della *Valigia delle Indie*. La modernizzazione delle relazioni diventava il perno della ri-

[3] Cfr. Ostuni, *Iniziativa privata e ferrovie* cit., p. 145 sgg.; ma si veda, in particolare, il progetto di Alfonso Pellegrini che ebbe scarsa udienza presso la corte napoletana, ma che indicò i tracciati strategici che si sarebbero ritrovati nelle discussioni parlamentari del periodo unitario. Cfr. A. Pellegrini, *Disegno economico commerciale di una società anonima napoletana per la costruzione di una strada ferrata divisa in varie linee affin di avvicinare le provincie al di qua del faro alla capitale seguito dal progetto dell'analogo regolamento*, Napoli 1851.

[4] Canciullo, *Spazi e mercati* cit., e G. Doto, *I nuovi scenari urbani della Sicilia postunitaria*, in *La Sicilia* cit., pp. 1033-5.

Figura 1. L'ipotesi preunitaria di Petitti del 1845.

La linea 1 per Roma è alternativa della 2. Le linee 3, 4, 5, 6 e 7 per la Puglia sono alternative fra loro.

Figura 2. L'ipotesi di Pellegrini del 1851.

flessione dei tecnici napoletani, che peraltro non erano ancora riusciti ad effettuare una scelta convinta tra la costruzione di strade ferrate e l'escavazione di canali navigabili. Ovviamente, tali idee, dal momento che le realizzazioni in età ferdinandea si erano limitate solo all'area napoletana, erano destinate a trasferirsi nelle scelte governative unitarie, dove sarebbero entrate spesso in rotta di collisione con l'inevitabile formazione di nuove gerarchie territoriali che il nuovo stato stimolava fortemente.

La cultura liberale postunitaria cercò inevitabilmente di estendere all'intero territorio nazionale le acquisizioni tecniche e le considerazioni economiche e produttive che erano state formulate in occasione della definizione dei principali tracciati padani. «Tutte le concessioni che abbiamo sino ad ora date non hanno mirato e non mirano, se non ad estendere nel Napoletano le linee longitudinali» doveva infatti notare nel 1865 il deputato di Montella, Filippo Capone. Si trattava, in fondo, di costruire relazioni gerarchiche tra Napoli e le altre capitali degli stati regionali attraverso percorsi agili e veloci, senza preoccuparsi eccessivamente della realtà locale.

Ovviamente la linea che meglio si prestava a collegare le capitali era quella tirrenica. Tuttavia, questa direttrice strategica trovava nel residuo Stato Pontificio incastrato nella nuova Italia un ostacolo insormontabile, che costringeva a rivedere il tracciato. Non era però soltanto la questione diplomatica a condizionare le scelte del 1861. Vi erano implicazioni di diversa natura che trovavano nei deputati meridionali una sostanziale incapacità di comprendere come la liquidazione del vecchio regno borbonico stesse indebolendo la centralità di Napoli. Al riguardo, la convenzione del 1861 con Paolino Talabot (riproposta nel contratto dell'anno successivo con Bastogi) delineava un percorso finalizzato al collegamento con Napoli, sulla base di un assunto che poneva questa città ancora al centro del sistema meridionale, in una prospettiva sostanzialmente chiusa. La linea trasversale che da Pescara si inoltrava nella parte più aspra ed accidentata della catena appenninica per innestarsi sulla tirrenica era stata ad esempio sostenuta dal governo con grande soddisfazione dei deputati abruzzesi, che vedevano rifiorire una vecchia ipotesi del 1845 non tenuta in gran conto dai tecnici napoletani. La motivazione forte era sempre quella di rintracciare il percorso più breve tra Napoli e il Nord, ma nella realtà la proposta era suggestionata da una Napoli considerata ancora l'unico polo di attrazione delle vecchie province meridionali. La scelta compiuta doveva poi mostrarsi infelice, non tanto per le difficoltà tecniche, quanto per quelle nuove gerarchie territo-

Figura 3. L'ipotesi preunitaria di Maggiore Perni del 1859.

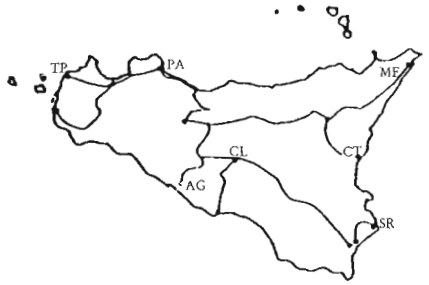

Figura 4. Il progetto liberale (1861-62).

Linee strategiche _____
Linee alternative - - - - - -

riali che andavano profilandosi. L'Abruzzo avrebbe finito, infatti, per gravitare più decisamente su Roma, superando la divisione politica che da secoli impediva a quella regione di avere chiare e forti relazioni economiche con la più vicina futura capitale d'Italia. Di questo mutamento cominciarono vagamente a rendersi conto i deputati abruzzesi già nel dibattito parlamentare del 1865. Donato Cocco, ad esempio, analizzando il nuovo tracciato proposto che da Pescara lungo la valle dell'omonimo fiume saliva all'Aquila per dirigersi successivamente a Rieti, rilevava il «lodevole scopo di aprire agli Abruzzi il varco all'Italia centrale». Ma non poteva fare a meno di sottolineare con rammarico che la soppressa linea per Napoli «aveva l'altro lodevolissimo scopo di conservare non solo, ma di facilitare ed ingrandire le comunicazioni commerciali tra gli Abruzzi» e la vecchia capitale borbonica[5].

La scelta della Pescara-Napoli del 1861 non era, comunque, l'unica ipotesi prospettata. La continuità politica e la sostanziale omogeneità morfologica della costa adriatica rappresentavano un punto di forza di notevole importanza per la definizione di nuove ed inedite relazioni territoriali fra le città del versante adriatico, che già cominciavano a sfuggire all'orbita napoletana. Nella convenzione del 1861, infatti, si poneva come ipotesi alternativa e sullo stesso piano di dignità la realizzazione di una linea adriatica, sulla quale molto più a sud si innestava una trasversale verso Napoli. Anche il progetto di questa linea recava con sé molti elementi di valutazione maturati durante la «gestione» borbonica. La linea, detta di Conza, era concepita su un tracciato che rimaneva stretto tra l'esigenza di collegare Napoli al Nord per la via adriatica e l'ambizione di proporre la vecchia capitale al centro delle relazioni dell'emergente realtà pugliese. Ne veniva fuori un tracciato che da Napoli scendeva ad Eboli, proseguiva per la valle dell'Ofanto, per risalire a Foggia e quindi ridiscendere a Bari. Una linea che, a sentire Ruggiero Bonghi, suo forte sostenitore ancora nel 1865, era «la più lunga che tra Napoli ed Ancona si potesse tracciare!» (cfr. fig. 4).

Chi colse forse con maggiore lucidità l'opportunità di rovesciare i vecchi schemi preunitari fu il gruppo Bastogi. Esso riuscì in qualche modo ad imporre al Parlamento la definizione di una rete ferroviaria meridionale sganciata dalla centralità napoletana. In quella pro-

[5] Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, legisl. VIII, *Discussioni*, tornata del 23 marzo 1865, p. 8922.

posta non erano presenti particolari motivazioni di ordine economico, produttivo o infrastrutturale, d'altronde sostanzialmente assenti anche nei programmi governativi. Erano piuttosto maturazioni delle strategie aziendali che tentavano di conciliare la proposta governativa con l'interesse aziendale laddove era possibile. Per molti versi la realizzazione del sistema ferroviario meridionale continentale sembrava piuttosto ridursi ad una scelta teleologica. Ma proprio perché per il Mezzogiorno continentale non vi erano dichiarate finalità infrastrutturali o di sostegno al commercio, le ferrovie finirono per assecondare la formazione di nuove gerarchie urbane che non avevano più il fulcro in Napoli. In questo senso si comprende come la direttrice adriatica fosse già praticamente completata alla fine del 1865, mentre la trasversale meridionale che avrebbe dovuto collegare Napoli a Torino non era stata nemmeno progettata interamente, nonostante i solenni impegni assunti. L'adriatica diventava in tal modo un importante strumento di disgregazione delle vecchie gerarchie, proiettando decisamente le città adriatiche meridionali in un sistema di relazioni che guardava al Nord (cfr. fig. 5).

La vicenda della trasversale appenninica doveva mostrare analoghe trasformazioni nelle relazioni territoriali. La contrastata scelta di una nuova linea da Napoli a Benevento e quindi a Foggia, sollecitata da Bastogi, se consentiva di abbattere i costi di realizzazione del collegamento, finiva per restringere l'area di influenza di Napoli. L'ex capitale era costretta a perdere il collegamento più veloce con i porti della Puglia meridionale, mentre si affacciava prepotentemente alla ribalta la città di Benevento, che era stata emarginata dai piani ferroviari borbonici, in quanto si trattava di un'enclave pontificia posta in posizione strategica nel cuore dell'Appennino meridionale. Già nella prima metà degli anni settanta, al di là delle effettive realizzazioni, si assisteva così ad un ribaltamento della costruzione liberale e ad un superamento delle ipotesi preunitarie, rispetto alle quali nuove centralità emergevano e si profilavano diverse gerarchie urbane.
Anche se confusamente, la linea adriatica diventava l'asse principale di penetrazione nel Mezzogiorno, cui faceva da *pendant* la disorganica linea tirrenica che finiva per perdersi nella piana del Sele. A sud di Eboli, le asperità del territorio erano tali da impedire soprattutto nel Cilento una linea costiera che potesse scendere agevolmente in Calabria. D'altra parte, i pochi centri urbani di qualche peso demografico erano situati all'interno, per cui si doveva ipotizzare una litoranea di circa quattrocento chilometri, da Salerno a Reggio, del tutto priva di rilevanti città costiere. Questi motivi di natura territoriale

e di ordine demografico avevano, peraltro, suggerito già in età borbonica l'idea di una tirrenica interna che da Eboli, lungo il Vallo di Diano, assumesse i caratteri di una ferrovia montana, collegando Lauria, Castrovillari, Cosenza e Nicastro, per scendere sulla costa tirrenica soltanto a Lamezia. Si trattava di una ipotesi di collegamento che tendeva a mantenere il sistema di gerarchie territoriali esistenti. Le ipotesi preunitarie avevano, in qualche modo, la finalità di accelerare gli scambi fra i centri urbani più rilevanti del versante tirrenico dell'appennino meridionale. Qui, infatti, i trasporti commerciali avvenivano ancora per via marittima, a causa dei fortissimi vincoli territoriali[6] che avevano alimentato fino a quel momento il caratteristico isolamento dei centri abitati del Cilento e della Calabria. Le scelte successive non si curarono molto di modernizzare le relazioni commerciali locali. L'esperienza dell'adriatica aveva dimostrato che quelle accortezze profuse nella pianura padana nel collegare il maggior numero di centri urbani in una rete commerciale di grandi dimensioni, nel Mezzogiorno potevano essere anche eluse. L'ipotesi originaria della tirrenica meridionale era per molti versi più attenta alle compatibilità produttive e demografiche. Da questo punto di vista nel suo impianto concettuale si avvicinava più alla concezione che aveva retto il modello padano, che all'idea di «tirare delle rette sulla carta geografica», come era avvenuto in sostanza per la linea adriatica. Ma la realizzazione di una così difficile ed onerosa linea montana avrebbe comportato una spesa eccessiva senza alcun ritorno nell'esercizio.

La scelta della litoranea ionica diventava per molti aspetti la mediazione più alta fra la necessità politica e «morale» di realizzare la ferrovia calabrese, il bisogno di contenere la spesa per la sua realizzazione e le convenienze costruttive e commerciali delle compagnie ferroviarie interessate alla realizzazione e alla gestione della linea. Con la litoranea ionica, ultimata nel 1875, si riproponeva in definitiva il modello applicato all'adriatica. Ma se quella, soprattutto in Puglia, finiva per interagire con le nuove gerarchie urbane e produttive in formazione, per la ionica le cose andarono diversamente. Questa linea finiva per entrare quasi in rotta di collisione con le gerarchie urbane calabresi preunitarie, «infrastrutturando» la parte produttiva meno forte (cfr. fig. 6). La realizzazione della litoranea tirrenica nel 1895, che arrivò a compimento con un ritardo ventennale sulla ionica, finiva per inserirsi in un quadro di debolezze che si era per certi aspetti cronicizzato.

[6] Bevilacqua, *Uomini, terre, economie* cit., pp. 17-142.

Figura 5. La rete ferroviaria nel 1865.

Figura 6. La rete ferroviaria nel 1880.

D'altra parte, la tirrenica sarebbe giunta a maturazione soltanto dopo un'accurata rivisitazione del suo intero percorso da Roma a Reggio. I pasticci compiuti dai Borboni e la necessaria sutura sul vecchio confine pontificio, cui si aggiungeva la necessità di velocizzare il collegamento fra Napoli e Roma, spingevano già negli anni ottanta a discutere su una diretta Roma-Napoli che nel nuovo secolo diventava direttissima, spostandosi decisamente verso la costa, senza lasciarsi condizionare da alcuni tronchi minori litoranei già esistenti. La Roma-Terracina che costeggiava le paludi pontine e la Sparanise-Gaeta venivano, infatti, relegate a linee secondarie, mentre si delineava un nuovo percorso che doveva evitare le interferenze municipali che avevano caratterizzato la linea originaria. Ma tutto ciò avveniva, come si è detto, nel nuovo secolo. A sud di Salerno si seguiva la stessa logica, lasciando a una linea secondaria il collegamento interno lungo il Vallo di Diano, che finiva per innestarsi nel nuovo secolo a Castrovillari sulla dorsale per Cosenza, mentre la direttrice puntava, decisamente e senza interferenze municipali, a seguire nel modo più rapido e diretto la costa tirrenica fino a Scilla. In questo senso la tirrenica, pur non riuscendo a coniugarsi a sud di Salerno con le gerarchie urbane preesistenti, diventava sempre più decisamente un asse infrastrutturale che drenava uomini e cose dall'interno e che collegava finalmente la Sicilia al continente (cfr. fig. 7).

Le litoranee diventavano, dunque, gli assi portanti delle ferrovie meridionali continentali, contribuendo a modificare le precedenti gerarchie urbane. Esse finivano per incidere sui pesi demografici e sulla «costruzione» del territorio abitato. In questo processo di qualificazione del Mezzogiorno, la ferrovia, e in particolare la stazione ferroviaria, finiva per assumere un rilevante ruolo innovativo nella formazione di nuove gerarchie in ambito microterritoriale. La decisione di «tracciare delle rette sulla carta geografica» del Mezzogiorno d'Italia, che spesso più per l'intervento delle élites locali che per scelte politiche centrali si erano adattate al reticolo urbano preesistente, avrebbe determinato conseguenze rilevanti dal punto di vista demografico ed urbanistico. Da un lato condizionando lo sviluppo urbanistico delle città, e dall'altro funzionando da polo di attrazione, la stazione ferroviaria finiva per assumere caratteristiche inedite e non valutate all'atto della costruzione[7].

[7] Gambi, *Il reticolo urbano in Italia* cit., e Doto, *I nuovi scenari urbani della Sicilia* cit.

Figura 7. La rete ferroviaria nel 1895.

Figura 8. Il progetto liberale del 1861.

Figura 9. Le ferrovie siciliane nel 1880.

Insolera, nel suo intervento del 1973, affidava proprio alle ferrovie un ruolo centrale nella ridefinizione del rapporto demografico tra aree montane e costiere. Per certi aspetti, nella sua elaborazione, gli interventi sul territorio (bonifiche, acquedotti, colonizzazione, insediamenti industriali ecc.) diventano quasi variabili dipendenti della ferrovia[8]. In realtà la percezione del territorio e la costruzione del paesaggio sono stati investiti da processi un po' più complessi. La stazione ferroviaria doveva diventare una delle principali ragioni della discesa degli uomini verso il mare, pur con caratteri e valenze diverse a seconda delle condizioni territoriali preesistenti. Laddove la ferrovia si snodava lungo la costa in ambiti territoriali demograficamente deboli, la stazione ferroviaria (quella di servizio o quella di campagna) doveva progressivamente diventare un forte polo di attrazione rispetto ai centri abitati dell'entroterra. La riorganizzazione territoriale del paesaggio meridionale, incentivata dalla ferrovia, non avvenne soltanto con gli spostamenti demografici, ma si manifestò anche nella sistemazione idrogeologica. Soprattutto nelle linee trasversali le ferrovie sarebbero diventate il primo strumento di inalveazione dei corsi d'acqua, di drenaggio e di rimboschimento.

In questo ampio processo di revisione delle gerarchie urbane e della riorganizzazione territoriale attivato dalle litoranee meridionali, i collegamenti trasversali perdevano la loro originaria valenza centripeta su Napoli per diventare più semplicemente linee di collegamento fra le tre direttrici costiere e fra città tradizionalmente solide o in forte ascesa. La trasversale centrale che aveva come punto di riferimento la piccola città di Pescara in forte ascesa, dopo aver oscillato tra Ceprano a sud e Rieti a nord, finalmente trovava nel 1888 la sua sistemazione per il percorso più breve, toccando Popoli, Sulmona e Avezzano, per fermarsi a Roma.

La trasversale meridionale doveva invece passare attraverso diverse ipotesi di tracciato che sul versante tirrenico vedevano come avamposto della vecchia capitale, di volta in volta, Capua, Caserta, Nocera Inferiore o Salerno e su quello adriatico avevano visto Termoli, Troia, Foggia, Manfredonia o Barletta, mentre nel tratto montano aveva fluttuato tra le valli dell'Ofanto, del Calore, del Miscano e del Biferno. Soltanto nel 1870 essa avrebbe trovato la definitiva sistemazione con un percorso nemmeno tanto breve che, partendo da Caserta, toccava Benevento e Ariano Irpino per innestarsi sull'adriatica a Foggia.

[8] Insolera, *L'urbanistica* cit., p. 458.

Per molti versi, le vicende della Taranto-Salerno — che mostrano il tardivo tentativo di collegare i porti pugliesi a Napoli per la via più breve — dovevano finire per sottolineare le difficoltà di Napoli a riconfermarsi il principale centro di attrazione delle aree meridionali. Sebbene la linea fosse stata completata nel 1880 e dovesse essere nei disegni governativi la strada ferrata che abbreviava la percorrenza tra Reggio e Napoli, essa finiva per diventare una trasversale di collegamento tra Napoli e la ionica al servizio della Basilicata.

Diversa fu la sorte della trasversale siciliana da considerarsi, per dirla col ministro Peruzzi, un articolato sistema di diramazioni. In questo caso si propose un modello sostanzialmente rovesciato rispetto a quello applicato nelle aree continentali. Nell'impostazione originaria dei collegamenti ferroviari siciliani, le litoranee finivano per ricoprire un ruolo quasi secondario rispetto agli assi interni. Qui sembrò emergere una particolare sensibilità nei confronti delle convenienze produttive locali, dove la ferrovia assumeva realmente un ruolo di modernizzazione delle relazioni commerciali. Una delle ragioni di questo orientamento nell'impostazione dell'impianto ferroviario è da ricercare nella produzione solfifera che proprio nel XIX secolo aveva assunto un rilevante peso economico e che vedeva nella ferrovia un potente strumento di abbattimento dei costi di allocazione del prodotto. Si trattava di ipotizzare un sistema di comunicazioni che dai giacimenti solfiferi collocati nel Nisseno e nell'Agrigentino fosse in grado di guadagnare più agevolmente le coste ed i terminali d'imbarco. Questa esigenza si rintracciava già nel primo progetto ferroviario redatto nel 1859 da Francesco Maggiore Perni, su commissione dell'Istituto d'incoraggiamento di agricoltura arti e manifatture di Palermo. La sua ipotesi tendeva a modernizzare i collegamenti fra le zone solfifere, consolidando le gerarchie urbane esistenti in una sorta di ripartizione dell'area d'influenza sulle miniere fra i porti di Palermo, Licata, Catania e Messina. A questa esigenza affiancava due linee di sostegno alla produzione agricola: una che collegava Palermo con Trapani e Marsala, l'altra che convogliava la produzione delle *agrotown* della Sicilia sud-orientale sul porto di Siracusa[9]. Ovviamente la filosofia di quel progetto era destinata a riversarsi nelle scelte governative postunitarie, che riflettevano gli interessi produttivi e commerciali delle élites locali. Indicativa al riguardo fu la posizione di Peruzzi in Parlamento nel 1861, il quale, smentendo l'assunto teo-

[9] R. Giuffrida, *Lo stato e le ferrovie in Sicilia (1860-1895)*, Caltanissetta-Roma 1967.

rico che sosteneva le scelte governative deliberate in quella stessa giornata per la ferrovia ionica calabrese[10], delegava alle rappresentanze siciliane la definizione del percorso dopo aver fissato i capolinea della rete in Palermo, Messina, Catania, Agrigento e Siracusa (cfr. fig. 8).

Il sistema radiale siciliano attivava decisamente sinergie forti, ma finiva per incidere sulle precedenti gerarchie urbane, alimentando la crescita del peso di Catania soprattutto a discapito di Messina e di Siracusa. Nel progetto borbonico di Maggiore Perni la linea dorsale partiva da Palermo e, attraverso Termini, scendeva a Lercara, inoltrandosi come dorsale fino ad Adrano. Qui si diramava in due tronchi: uno scendeva a Catania, l'altro risaliva a Messina. Un'altra linea interna, invece, poneva il porto di Siracusa al centro delle relazioni commerciali della Sicilia sud-orientale. Era evidente la mediazione fra i tre porti siciliani, che andavano a riconfermare le rispettive aree di influenza (cfr. fig. 3). La scelta postunitaria, sempre lasciata alle decisioni locali, di collegare Messina, Catania e Siracusa attraverso una linea più breve non più circumetnea e l'individuazione del percorso trasversale spostato più a sud per Xirbi e Leonforte (mentre scompariva quello che da Caltanissetta puntava decisamente su Siracusa), di fatto ponevano Catania in una posizione di forza rispetto ai due porti concorrenti, la cui influenza ne risultava indebolita. Questo processo di redistribuzione delle gerarchie all'interno della Sicilia si coglie anche attraverso la progressione cronologica delle effettive realizzazioni dei tronchi ferroviari siciliani. Ancora alla metà degli anni settanta vi era una netta tripartizione degli sbocchi a mare dello zolfo. Nel 1870 Leonforte veniva collegata a Catania e Lercara a Palermo. Nel 1876 la linea ferroviaria che gravitava su Palermo arrivava al fiume Platani, mentre la linea catanese arrivava a Xirbi, seguendo quasi una sorta di reciproco avanzamento verso le zone minerarie. Ancora agli inizi degli anni ottanta il sistema ferroviario siciliano restava fisicamente diviso in due sottosistemi (cfr. fig. 9): uno gravitava su Palermo, che nel 1881 si arricchiva della linea di Trapani per Marsala, Castelvetrano e Partinico; l'altro, più articolato, collegava Agrigento, Licata e Siracusa prima a Catania e dopo a Messina. Ma era evi-

[10] «Se si volesse fare una linea diretta da Palermo a Messina la cosa sarebbe semplicissima, non si avrebbe da fare altro che, come facciamo da Messina a Siracusa, seguitare il litorale, ma per grande sventura degli amatori delle linee rette, mentre da Messina a Siracusa voi avete un paese ubertosissimo [...] tra Messina e Palermo avete un paese che non offre le stesse condizioni di popolazione e di prodotti». Cfr. Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, legisl. VIII, *Discussioni*, tornata del 13 luglio 1861, pp. 2030-1.

dente che i due sottosistemi erano funzionali alle relazioni produttive e commerciali interne e vedevano sempre più chiaramente emergere due grandi poli urbani destinati ad assumere sempre più la *leadership* dell'isola. Emblematicamente la saldatura dei due sottosistemi avveniva nel 1885, quando il mercato dello zolfo cominciava, per altre ragioni, a ristrutturarsi e nuove *chances* produttive cominciavano ad affacciarsi[11]. Si trattava a quel punto di rafforzare il sistema ferroviario con una serie di collegamenti secondari in grado di ampliare l'area di influenza di Catania sulle *agrotowns* sud-orientali. Fra il 1886 e il 1893 si realizzava, ad esempio, la linea meridionale che da Licata scendeva a Gela e Ragusa e per Modica si collegava a Siracusa.

Buona ultima arrivava a compimento nel 1895, insieme alla tirrenica calabrese, la litoranea tirrenica siciliana che finalmente collegava direttamente Palermo a Messina e che avrebbe assunto i caratteri di una linea infrastrutturale in grado di accorciare i collegamenti della Sicilia occidentale con il continente, saldandosi con l'istituzione del servizio di traghetti di Messina alla grande arteria tirrenica (cfr. fig. 10).

Più complessa si presentò la situazione delle strade ferrate minori del continente, su cui si accentuò l'intervento delle élites locali. Abruzzo, Molise, Basilicata, Cilento e Calabria presentavano un tessuto di aggregazioni urbane con pochi notevoli punti di riferimento territoriale, per cui la definizione dei tracciati, già vincolata dalle tirannie territoriali, finiva per essere condizionata dalla forza di persuasione e dal peso politico dei rappresentanti politici locali con scarsa ricaduta sullo sviluppo economico locale. È sufficiente l'esempio della ricostruzione che Lorenzetti fa delle vicende ferroviarie dell'Italia centrale per comprendere i meccanismi politici, sociali ed economici che ressero le battaglie municipali a favore della stazione, da cui, peraltro, si coglie l'aspirazione delle comunità locali a ricercare nel treno il segno tangibile della modernità anche al di là delle speranze produttive o dei vincoli ambientali.

In questo contesto si inserivano ad esempio le proposte del barone Angeloni, che delineava le ferrovie interne dell'Abruzzo, del Molise, del Sannio e della Capitanata o di Giustino Fortunato, che scaricava tutta l'amarazza e la *vis* polemica contro l'insensibilità governa-

[11] M. Aymard, *Economia e società: uno sguardo d'insieme*, in *La Sicilia* cit., pp. 11-22 e S. Lupo, *Agricoltura ricca nel sottosviluppo. Storia e miti della Sicilia agrumaria (1860-1950)*, in «Archivio Storico per la Sicilia Occidentale», LXXIX, 1983, 1-2, pp. 7-158.

tiva nei confronti della ferrovia della valle dell'Ofanto che interessava la Basilicata e l'Irpinia[12]. Si trattava chiaramente di un fenomeno generalizzato che riguardò un po' tutti i parlamentari. Nel 1888, in occasione della discussione sulle ferrovie complementari, Ascanio Branca, presidente della commissione sui disegni di legge presentati da Saracco e Magliani, era costretto a sottolineare come la rete complementare prevista in 27 linee nel 1877 raggiungesse sotto le spinte locali le 38 linee nel 1878, per fermarsi a 64 linee nel 1888, passando da 2119 a 6020 chilometri[13]. Si trattava oramai soltanto di tronchi montani finalizzati a collegare, in rapporti gerarchici provinciali, i diversi comuni (cfr. fig. 11).

Il treno, come simbolo di modernità e di elevazione sociale, finì così per attivare forti battaglie municipali destinate a coinvolgere enti locali, uomini politici e imprenditori in estenuanti dibattiti che trovarono spesso grande audienza in Parlamento. In un quadro di gerarchie territoriali minori si giungeva a teorizzare che ogni capoluogo di provincia dovesse avere per principio il proprio tronco ferroviario, ogni capoluogo di circondario la propria stazione. Queste linee minori erano destinate a rimanere non solo secondarie, ma spesso a soccombere nel nuovo secolo sotto la concorrenza dei collegamenti su gomma. Ma, ciò che qui interessa, erano linee che alla verifica erano destinate a rimanere in ombra rispetto alla maglia arteriale disegnata nel primo ventennio postunitario, quasi a confermare che il sistema di relazioni economiche, commerciali e sociali nel Mezzogiorno si andava organizzando intorno a un nuovo reticolo urbano e ad altre gerarchie territoriali.

[12] G. A. Angeloni, *Di alcune strade ferrate necessarie al completamento della rete italiana*, Roma 1879 e G. Fortunato, *Le strade ferrate dell'Ofanto (1880-1897)*, Firenze 1927.

[13] Atti parlamentari, Camera dei Deputati, legisl. XII, *Documenti. Relazione della Commissione sui provvedimenti per le strade ferrate complementari*, docc. 106-106 bis, Roma 1888, pp. 4-5.

Figura 10. La rete siciliana nel 1905.

Figura 11. La rete ferroviaria nel 1905.